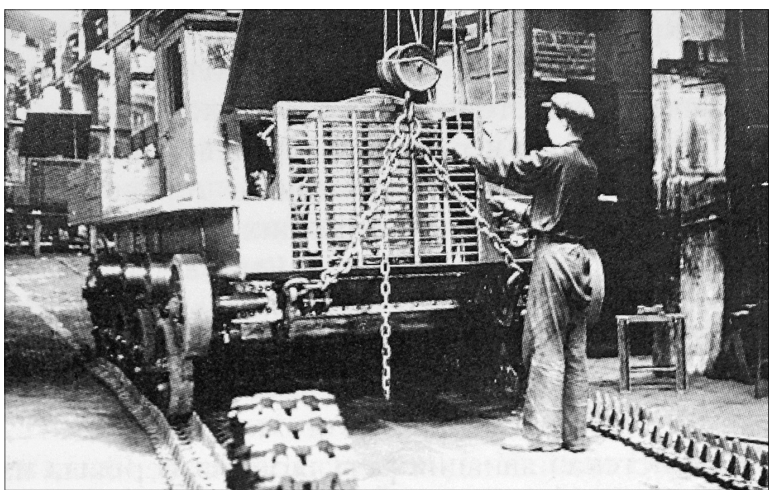


Ярославский моторный завод: все для фронта, все для Победы

С самого начала Великой Отечественной войны промышленные предприятия Ярославля перестраивались на выпуск военной продукции. «Все для фронта – все для Победы!» – этот лозунг призывал к самоотверженному труду рабочих на заводах и фабриках по всей стране. Предприятия Ярославской области снабжали Красную Армию боеприпасами и обмундированием, снаряжением, автомобилями и вооружением



От солдатских котелков до ППШ

Еще в мирное время на Ярославском автозаводе (ЯМЗ) был начат выпуск боеприпасов. Их делали в «закрытом» цехе №2. С лета 1941 года на предприятии было организовано новое производство жизненно необходимых для армии ручных осколочных гранат, противотанковых бронированных снарядов, трассирующих снарядов для зенитных орудий, корпусов реактивных снарядов и мин. Не забывали и о солдатском быте: на фронт из Ярославля отправлялись солдатские котелки, окопные чугунные печки и саперные лопаты.

Осенью 1941 года заводчане получили ответственное задание: приступить к производству ППШ – пистолетов-пулеметов Шпагина. На завод доставили образец оружия, инженеры делали чертежи прямо с него. Задача была невероятно трудной: в самые короткие сроки подготовить техническую документацию, инструменты, станки, а главное – обучить людей. И вот уже через две недели первые опытные образцы ППШ ярославского производства проходили испытания! Каждый сделанный на Ярославском автозаводе пистолет-пулемет пристреливался в тире соседнего завода – ЯЭМЗ.

Девушки-кузницы, девушки-сварщицы

Ярославский автомобильный завод с первых дней войны готовился к эвакуации, но производство не останавливалось ни на один день. Фронт приближался

к нашему городу, и осенью 1941 года многие рабочие завода выезжали строить оборонительные сооружения на станцию Большая Вишера.

В эти дни начала формироваться Ярославская Коммунистическая дивизия, рабочие уходили на фронт. На смену им в цеха завода пришли их жены, домохозяйки и колхозницы, подруги.

Под руководством опытных мастеров они осваивали сложнейшие технологические операции буквально за несколько дней, выполняли, а потом и перевыполняли план. В кузнечно-рамном цехе за сварочные аппараты взялись девушки, женщины сели за руль автомобилей автотранспортного цеха. На тяжелых и малых молотах девушки-кузницы перевыполняли нормы с завидным постоянством.

Изделие №4

В дни битвы под Сталинградом Ярославскому автозаводу было поручено изготавливать секретное изделие, у которого даже название знали не все, только номер. Под шифром «4» скрывалась головная часть реактивного снаряда для гвардейских минометов – «Катюш». Оказалось, что получить качественную отливку заготовки снаряда по привычной технологии невозможно. Внутренняя поверхность заготовок не подвергалась механической обработке, но при этом она должна была получаться абсолютно гладкой, ведь при запрессовке взрывчатого вещества любая неровность могла привести к непредвиденным по-

следствиям. Решение пришлось принимать быстро, и так же быстро разрабатывать новую технологию отливки. Производство изделия №4 было налажено.

Чудо-машины Я-12

Для буксировки артиллерийских орудий фронту были необходимы скоростные тягачи – машины высокой проходимости, способные тащить прицеп весом восемь-десять тонн, при этом в кузове перевозить боекомплект и оружейный расчет. Начальник артиллерии Красной Армии маршал Николай Воронов требовал выполнить работы по созданию такой машины за три месяца. Заводчане справились почти в срок: через четыре месяца, в марте 1943 года были сделаны пять опытных образцов. В апреле, после пробега в Москву, артиллерийский тягач приняли на вооружение под маркой Я-11. Завод был готов поставить производство на поток, но в результате бомбежки был разрушен моторный цех Горьковского автомобильного завода, Я-11 остался без двигателей.

В это же время на ЯАЗ начали поступать американские силовые агрегаты в составе четырехцилиндровых, двухтактных дизелей. И в начале августа 1943 года дизельный образец тягача с деревянной двухместной кабиной изготовили и испытали. В сентябре фронтовикам передали первую партию тягачей, названных Я-12. На фронтах они показали свои отличные качества. Скорость передвижения тягачей достигала 37 километров в час. Фронтовики называли ярославские тягачи Я-12 «чудо-машинами». Артиллерия, оснащенная тягачами Я-12, приобрела великолепную подвижность и маневренность.

В помощь армии

Во время Великой Отечественной войны заводская молодежь, комсомольцы за короткое время собрали 5 800 000 рублей на строительство подводной лодки «Ярославский комсомолец». Более шести тысяч теплых вещей для солдат отправи-

ли автозаводцы на фронт и на 35 тысяч рублей закупили подарки для фронтовиков. Работники ЯАЗ покупали автоматы ППШ, которые производились на предприятии, а потом отправляли их на фронт, сопроводив теплыми письмами.

В августе 1944 года заводчане вышли на строительство Которосльской набережной. Приближалась Победа, и это новое украшение города должно было стать подарком для вернувшихся в родной город бойцов.

Они ушли на фронт

Сотни работников Ярославского автозавода в дни войны надели солдатские шинели. Первыми на фронт ушли 120 членов партийной организации.

Молодой рабочий Алексей Болтырев попал в морскую пехоту. Ему удавалось совмещать сразу две должности: кока и снайпера. За два с половиной месяца на счету Алексея «накопилось» 75 убитых фашистов.

Ученик школы ФЗУ, слесарь автозавода Сергей Лысов в годы войны служил на Краснознаменной подводной лодке, которая торпедировала 17 немецких боевых судов и транспортов.

Виталий Кулигин пришел на завод 15-летним подростком в 1938 году. Через три года рабочую спецовку он сменил на солдатскую гимнастерку. Литва и Латвия, Польша и Кенигсберг... Долгим был боевой путь сапера Кулигина. К концу Великой Отечественной войны он стал кавалером ордена Славы трех степе-

ней, а после Победы вновь вернулся на родной завод.

Коммунист, ветеран ЯАЗ Владимир Станчук ушел на фронт добровольцем в самом начале войны. С боями прошел от берегов Волги до Берлина.

Восемнадцатилетний слесарь Александр Мурашов с 1941 года воевал в Ярославской Коммунистической дивизии. Прямой наводкой бил артиллерист Мурашов по немецким танкам. Участвовал в освобождении Украины, Румынии, Венгрии, Чехословакии и Югославии. В 45-м году вернулся на автозавод.

Молодой электромонтер Борис Шапов с детства мечтал стать летчиком. На завод он пришел по примеру отца. Окончив учебу в аэроклубе, Борис поступил в Балашовскую военно-авиационную школу пилотов. В течение двух лет Борис Шапов готовил летные кадры для фронта, а в 1943-м подал рапорт о переводе в действующую армию. Воевать ему довелось меньше года: 30 мая 1944-го Борис Шапов погиб в бою, атакуя колонну фашистских танков. Летчик успел совершить 133 боевых вылета, принял участие в 53 воздушных боях, сбил восемь немецких истребителей. В июле 1965 года имя Бориса Шапова получила одна из улиц Ленинского района Ярославля.

...Утром 9 мая 1945 года работники ЯАЗ собрались на митинг: завод облетела долгожданная весть – война окончена! Заводчане были горды тем, что внесли свой вклад в дело Победы.

Ирина ШТОЛЬБА

Фото автора

К СВЕДЕНИЮ

К лету 1941 года на Ярославском автозаводе (позднее – моторный завод) было сделано большое количество заготовок. Рабочие ушли в отпуски, а механики начали проводить плановый ремонт станков и прочего оборудования. В середине июня приостановил работу литейный цех, почти все подъемно-транспортное оборудование разобрали. А ровно через неделю, 22 июня, всех рабочих завода вызвали из отпусков: было приказано приступить к выполнению военных заказов. Ветераны завода вспоминали, что самым сложным делом в первые дни войны оказалась светомаскировка в «литейке» – она могла загореться от любой искры. Идеальной маскировку над литейным цехом сделать так и не удалось, во время налетов фашистской авиации литейщики трудились с огромным риском для жизни.